

PRZESTAŁO BIĆ SERCE WODZA LUDZKOŚCI WIELKIEGO STALINA TWÓRCY POTĘGI LOTNICZEJ ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

WARSZAWA ● 15 MARCA 1953 ● NR 11 (331)
ROK WYDANIA VIII CENA 70 GR

SKRZYDŁA SI MOTOR

Do Robotników, Chłopów i Inteligencji Pracującej!
Do Kobiet Polskich i Młodzieży!
Do Żołnierzy Polskich!
Do Narodu Polskiego!

TOWARZYSZE I OBYWATELE!

Cała postępowa ludzkość z najwyższym bólem przyjęła tragiczną wieść o zgonie największego Człowieka naszych czasów Józefa Stalina.

Wraz z narodami Związku Radzieckiego szczególnie głęboko i boleśnie przeżywa ten wielki cios naród polski, który Towarzyszowi Józefowi Stalinowi zawdzięcza swe wyzwolenie z ponurej hitlerowskiej niewoli, swe odrodzenie, odzyskanie prastarych ziem polskich, utrwalenie swej niepodległości.

Masy pracujące Polski wiedzą, że ich historyczne przeobrażenia społeczne, wyzwolenie z jarzma obszarników i kapitalistów, zdobycie władzy przez lud pracujący i umocnienie państwa ludowego, olbrzymie osiągnięcia w budowie nowego życia — wiążą się nierozerwalnie z braterską pomocą narodów radzieckich, z serdeczną troską i ojcowską opieką Wodza i genialnego Nauczyciela mas pracujących całego świata, Wielkiego Przyjaciela naszego narodu — Józefa Stalina.

W tej ciężkiej chwili z największą mocą odczuwamy serdeczną i nierozerwalną więź narodu polskiego z Wielkim Krajem Radzieckim.

W tej ciężkiej chwili głębiej niż kiedykolwiek odczuwamy niezwyciężoną siłę i zwartość całego światowego obozu pokoju, którego natchnieniem był, jest i będzie Józef Stalin.

Mocniejsza niż kiedykolwiek jest nasza spójnia ideowa i braterstwo w walce o pokój, wolność narodów i socjalizm, której wzór daje nam wielka bohaterska partia Lenina i Stalina.

Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Rada Ministrów i Rada Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wzywają masy pracujące i cały naród polski do złożenia hołdu nieśmiertelnemu Wodzowi ludu pracującego całego świata.

Wcielając w życie Jego nauki, wzmacniajmy nieustannie zwartość, siłę i jedność naszego narodu w walce o pokój i socjalizm!

Codzienną twórczą i ofiarną pracą rozwijajmy naszą planową gospodarkę narodową — podstawę wzrostu dobrobytu i kultury całego ludu pracującego.

Otaczajmy troską i miłością Wojsko Polskie — wierną straż naszych granic i wolności naszej Ojczyzny.

Wzmacniajmy nieustannie czujność wobec wszelkich nikczemnych zakusów imperialistycznych podżegaczy wojennych — wrogów Polski!

Pomnażajmy siły naszego państwa ludowego — ostoi naszej niepodległości, a zarazem ważnego i niezłomnego ogniwa światowego obozu pokoju, którego sztandarem jest Stalin!

Z imieniem Stalina, uzbrojeni w Jego naukę, łamiąc opór wrogów i zacieśniając więź braterstwa z narodami ZSRR kroczmy zwycięsko naprzód pod przewodem klasy robotniczej i jej partii do ugruntowania naszej niepodległości, pokoju i socjalizmu!

KOMITET CENTRALNY
POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ
PARTII ROBOTNICZEJ

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ
LUDOWEJ

RADA MINISTRÓW
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ
LUDOWEJ

Warszawa, dnia 6 marca 1953 r.

Młodzież polska i lotnicy wyrażają współczucie młodzieży radzieckiej i lotnikom radzieckim

DO

KC WSZECHZWIĄZKOWEGO
LENINOWSKIEGO KOMUNISTYCZNEGO
ZWIĄZKU MŁODZIEŻY

Młodzież polska wstrząśnięta do głębi śmiercią Towarzysza Józefa Wissarionowicza Stalina łączy się z Wami w wielkim bólu i żałobie.

Towarzysz Józef Wissarionowicz Stalin, genialny kontynuator nauk Marksa-Engelsa-Lenina, budowniczy pierwszego na świecie państwa socjalistycznego poświęcił swe płomienne życie walce o wyzwolenie ludzkości i wskazał jej drogę do zwycięstwa komunizmu.

Imię Stalina żyje i żyć będzie na wieki w sercach naszej młodzieży jako symbol ofiarnego, bezprzykładnego i całkowitego oddania najszlachetniejszej sprawie walki z wyzyskiem, ciemnotą i wstecznictwem, walki o szczęście całej ludzkości.

Młodzież polska zawdzięcza Towarzyszowi Stalinowi — twórcy i organizatorowi zwycięstw narodów radzieckich, ukochanemu przyjacielowi narodu polskiego wyzwolenie swojej Ojczyzny, swe wolne i szczęśliwe życie.

Postać Towarzysza Józefa Stalina pozostanie dla nas na zawsze symbolem niewzruszonej wieczystej przyjaźni Narodu Polskiego z Narodami Związku Radzieckiego.

Natchniona nieśmiertelną ideą Wielkiego Stalina młodzież polska jednocząc się wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przewodniczki narodu, kierowanej przez wiernego ucznia Stalina — Towarzysza Bolesława Bieruta, podwoi swe wysiłki w walce o rozkwit naszej Ojczyzny, o braterstwo i jedność całego obozu pokoju skupionego wokół wielkiego Związku Radzieckiego, o zwycięstwo socjalizmu w świecie.

ZARZĄD GŁÓWNY
ZWIĄZKU MŁODZIEŻY POLSKIEJ

DO

ORGANIZACJI DOSAAF — ZSRR

Drodzy Towarzysze! Młodzież polska zrzeszona w szeregach Ligi Lotniczej, wstrząśnięta do głębi tragiczną wieścią o śmierci Towarzysza Józefa Wissarionowicza Stalina, śle Wam wyrazy smutku i najgłębszego żalu. Wiekopomne i nieśmiertelne dzieło Towarzysza Stalina będzie dla nas drogowskazem w codziennej naszej pracy nad budową socjalistycznych skrzydeł naszej ojczyzny. Pamięć o Wielkim Przyjacielu narodu polskiego i umiłowanym Wodzu całej postępowej ludzkości zagrzewać nas będzie do jeszcze bardziej wytężonej i ofiarnej walki o pokój i socjalizm.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ

Warszawa, dnia 7 marca 1953 r.

DO

ANTYFASZYSTOWSKIEGO KOMITETU
MŁODZIEŻY RADZIECKIEJ

Zarząd Główny Ligi Lotniczej w imieniu całej młodzieży zrzeszonej w naszej organizacji łączy się w głębokim żalu z młodzieżą radziecką, dotkniętą ogromem straty, jaką poniosła cała postępowa ludzkość z powodu zgonu Największego Człowieka naszych czasów, Przyjaciela narodu polskiego Józefa Stalina. Młodzież polska zawdzięcza Towarzyszowi Stalinowi wyzwolenie swojej ojczyzny, swe wolne, promienne i szczęśliwe życie.

Uzbrojeni w Jego nieśmiertelną naukę zapewniamy Was, że będziemy nieustannie zwiększać swoje wysiłki w walce o pokój i socjalizm.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ

Warszawa, dnia 7 marca 1953 r.

WIECZYSTA CHWAŁA JÓZEFOWI STALINOWI WYZWOLICIELOWI NARODU POLSKIEGO

Zmarł Józef Stalin. Przestało bić serce genialnego wodza mas pracujących świata, przestało bić serce naszego drogiego, serdecznego przyjaciela.

Jak ogromnie ciężko, jak boleśnie jest pisać te słowa. Przecież jeszcze wczoraj cieszył swym życiem całą postępową ludzkość, przecież jeszcze nie dawno dał światu swą nową, wspaniałą pracę naukową „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR", przecież — wczoraj zda się — widzieli Go i głos Jego słyszeli przedstawiciele partii komunistycznych i robotniczych na XIX Zjeździe Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Śmierć Józefa Stalina, największego Człowieka naszych czasów, przejęła najgłębszym bólem wszystkich postępowych ludzi na świecie. Ścisnęły się miliony ludzkich serc — obywateli Kraju Rad, krajów demokracji ludowej, naszych braci walczących o pokój, wolność narodową i społeczną na wszystkich kontynentach. Żal i głęboka żałoba okryła narody, które z imieniem Stalina na ustach budują u siebie nowe, wspaniałe życie — socjalizm.

Stalin, wielki przyjaciel narodu polskiego, był i na zawsze pozostanie przepięknym, wspaniałym sztandarem idei, o której realizację walczą pod przewodem komunistów setki milionów ludzi. Był on niezwykle bliski młodzieży, gdyż sam był duchem niezniszczalnie młody, gdyż młode, prężne, zdrowe było, jest i będzie wszystko to, co On tworzył, co On nauczał i wskazywał. Stalin umarł, ale żyje Jego dzieło, żyje Partia i wielki Kraj Rad.

Wódz i nauczyciel mas pracujących świata, największy po Leninie sternik Rewolucji, dzięki której Polska odzyskała dwukrotnie niepodległość, pogromca faszyzmu, nienawidzony przez imperialistycznych ciemiężycieli ludów — kochany z całego serca przez prostych ludzi pracy, Stalin — twórca pierwszego na świecie mocarstwa socjalistycznego, twórca potężnej Armii Radzieckiej i niezwyciężonego lotnictwa — był niezwykle bliski polskiej młodzieży, chłopcom i dziewczętom garnącym się do lotnictwa.

To przecież u boku Jego lotników, Stalinowskich Sokołów, młodzi polscy lotnicy walczyli z hitlerowskim najeźdźcą o wolność umęczonej Ojczyzny. To pod kierownictwem Jego, stalinowskich oficerów Armii Radzieckiej, radzieckich braci — instruktorów młodzi Polacy uczyli się latać i bić wroga. To Jego geniusz sprawił, że ludowe Wojsko Polskie i lotnictwo wzięło udział u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej w zupełnym rozgromieniu hitlerowskiego faszyzmu.

Imię Józefa Stalina, największego geniusza ludzkości, człowieka wspaniałego swą niezmierną prostotą, na wieki zostało w sercach prostych ludzi. Żyć będzie wiecznie, płomienić się będzie jak czerwony sztandar rewolucji, poprowadzi ludzkość do komunizmu.

Przyrzekamy, że jeszcze lepiej pracować będziemy w organizacjach Ligi Lotniczej dla naszej ludowej Ojczyzny, że wzorowo wypełniać będziemy nasze lotnicze obowiązki, że na wzorach Stalinowskich Sokołów wzmacniać będziemy siłę lotnictwa polskiego.

J. Z.



Józef Stalin na pokazach lotniczych w dniu Święta Radzieckiego Lotnictwa. Obraz artysty W. Prawdina

JÓZEF STALIN
TWÓRCA POTĘGI LOTNICZEJ ZSRR

Śmierć Generalissimusa Józefa Stalina, twórcy i troskliwego opiekuna radzieckiego lotnictwa, okryła głęboko żałobą radzieckich lotników — Stalinowskich Sokołów. Boleśnie przeżywają ten cios ludzie naszego ludowego lotnictwa.

Józef Stalin jest bezpośrednim twórcą potęgi lotniczej ZSRR. Już w okresie walki młodej Republiki Radzieckiej przeciwko interwencji i kontrrewolucji Lenin i Stalin zwracali baczną uwagę na Radzieckie Siły Powietrzne. W pierwszym okresie wojny domowej, dzięki wysiłkom pracowników młodego przemysłu lotniczego i pomocy udzielanej im przez tow. Stalina, jednostki lotnicze posiadały już 300 samolotów różnych typów.

Tow. Stalin, kierując osobiście operacjami na wielu frontach, zwracał szczególną uwagę na zagadnienie współdziałania lotnictwa z wojskami naziemnymi. Dokumenty z tego okresu mówią, że tow. Stalin już wówczas kładł szczególny nacisk na zagadnienie współdziałania lotnictwa z piechotą i artylerią. Polecił on między innymi wykorzystać lotnictwo dla korygowania ognia artylerii.

W roku 1918 młoda Republika Radziecka przeżywała ciężkie chwile. Szczególnie doniosłą rolę odgrywało w tym czasie miasto Carycyn, w okolicach którego znajdowały się wielkie zapasy zboża. Szybkie wywiezienie tych zapasów mogło decydująco poprawić krytyczną sytuację Republiki. Celem zorganizowania obrony miasta i wywozu z niego zapasów żywności Komitet Centralny Partii skierowuje na front carycyński tow. Stalina.

Miejscowość Krzywa Muzga, odległa od Carycyna o 40 km, została zdobyta przez białogwardzistów. Stalin natychmiast zawiadamia telegraficznie o tym wypadku Lenina. Żąda on posiłków, a wśród nich czterech samolotów z doświadczonymi pilotami.

W liście do Lenina z dnia 10 lipca 1918 roku Stalin pisze między innymi następujące słowa: „Jeżeli nie przyślecie nam samolotów, samochodów pancernych i sześciocalowych armat, front

na Carycynie nie będzie w stanie utrzymać się, a kolej żelazną utracimy na dłuższy okres".

Lenin wysłał natychmiast do Carycyna jednostkę lotniczą w składzie 8 samolotów (6 zwiadowczych i 2 myśliwskie).

W rozkazie z 10 września 1918 roku Stalin poleca całej armii zaznajomienie się z regulaminem łączności oraz z własnym lotnictwem.

Tow. Stalin osobiście wyznaczał zadania lotnictwu. Opiekował się jednostkami lotniczymi i brał czynny udział w ich organizowaniu. Kierując obroną Carycyna przyjmował osobiście o każdej porze dnia i nocy załogi powracających z zadań samolotów. Niekiedy zdarzało się, że nawet przerywał odprawy, by wysłuchać raportu przybyłego lotnika.

Carycyńska jednostka lotnicza dzięki opiece i bezpośredniemu kierownictwu Stalina zajęła w 1918 roku pierwsze miejsce wśród innych jednostek lotniczych pod względem sprawności bojowej.

Mimo nadzwyczaj ciężkiego położenia kraju, młode lotnictwo radzieckie coraz bardziej rozszerzało zakres swego działania. Dzięki pomocy lotnictwa, Moskwa utrzymywała nieprzerwaną łączność z jednostkami Czerwonej Armii, odciętymi na Uralu.

Stalin zwracał w tym czasie uwagę na zastosowanie lotnictwa dla zrzucania literatury agitacyjnej oraz dla utrzymania łączności z powstańcami, działającymi na tyłach białogwardzistów. Od czerwca 1919 roku szeroko stosował On lotnictwo w ofensywie przeciw białogwardzistom i wojskom interwencji.

Do walki z interwencją na zachodnich granicach młodej Republiki Radzieckiej Stalin zorganizował w roku 1920 Centralną Bojową Grupę Lotniczą złożoną z 33 samolotów. Rewolucyjna Rada Wojskowa postanowiła bowiem stworzyć większą grupę lotniczą dla skoordynowania działań lotnictwa z działaniami wojsk naziemnych. Rezultaty były znakomite. Odtąd w grupowych lotach bojowych używano 10—11 samolotów. Centralna Bojowa Grupa Lotnicza odegrała poważną rolę na wielu odcinkach frontów, a szczególnie w walkach na Krymie, wykonując zadanie rozbicia wojsk Wrangla.

W tym czasie uwaga Partii, uwaga Lenina i Stalina były stale skierowane na rozwój przemysłu lotniczego i działalność naukowych instytucji lotniczych. 31 lipca 1920 roku jest historyczną datą dla przemysłu lotniczego. W dniu tym bowiem jedna z fabryk moskiewskich wyprodukowała pierwszy silnik lotniczy o mocy 200 KM. Był to pierwszy sukces młodego radzieckiego przemysłu lotniczego.

We wrześniu tego samego roku na mocy dekretu rządu radzieckiego powstaje Instytut Inżynierów Czerwonej Floty Powietrznej, imienia M. Żukowskiego. Rada Pracy i Obrony tworzy na wniosek Lenina w styczniu roku następnego komisję dla opracowania pierwszego planu rozwoju lotnictwa i przemysłu lotniczego. Równocześnie Lenin i Stalin gorąco popierają wniosek uczonego radzieckiego N. Morozowa o powszechnym organizowaniu aeroklubów, określają konkretne zadania Aeroklubu oraz zatwierdzają dla niego system propagandy lotniczej.

W budowie i pracy nad rozwojem lotnictwa radzieckiego wziął udział cały naród. Lud pracujący młodego Kraju Rad nie szczędził ofiar i wysiłków, by młode lotnictwo Związku Republik Radzieckich pod kierownictwem tow. Stalina mogło stać się przodującym lotnictwem świata.



Józef Stalin, wielki i serdeczny przyjaciel i nauczyciel młodzieży, w rozmowie z radzieckimi pionierami na lotnisku Tuszyńskim w czasie święta lotnictwa w 1936 r.

*

Po zwycięskim zakończeniu walki z interwencją i kontrrewolucją naród radziecki pod kierownictwem Partii bolszewickiej Lenina i Stalina przystąpił do budownictwa socjalistycznego w Związku Republik Radzieckich.

Stalin — to genialny twórca socjalistycznego uprzemysłowienia kraju. On był inicjatorem i porwał ludzi radzieckich do dokonania wielkich przeobrażeń socjalistycznych. Radziecki przemysł lotniczy rósł w tempie nieznanym w żadnym kraju na świecie.

Z inicjatywy Partii bolszewickiej i Stalina powstały nowe fabryki lotnicze, pierwszorzędnie wyposażone pod względem technicznym, z kadrą wysokokwalifikowanych specjalistów.

Na bazie rozwoju wielkiego przemysłu żywo rozwijała się radziecka myśl techniczno-lotnicza. Każde wydarzenie w lotnictwie ZSRR było ściśle związane z życiem politycznym w kraju. Hasło: „Stalinowski lotnik budowniczym socjalizmu" stało się myślą przewodnią wszystkich pracowników lotnictwa ZSRR.

Bezpośrednia opieka Partii bolszewickiej i Stalina nad umasowieniem sportu lotniczego ZSRR przyczyniła się do stworzenia z lotnictwa cywilnego ogromnej bazy dla lotnictwa wojskowego. Wielką rolę spełnia w tym czasie ODWF (Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej) — masowa organizacja społeczna współpracująca z lotnictwem. Tysiące młodzieży wstępuje do aeroklubów. Sport lotniczy obejmuje szerokie rzesze ludzi pracy.

Pod kierownictwem Stalina cały naród bierze udział w budowie i pracy nad rozwojem lotnictwa radzieckiego. Stalin wskazał nowe drogi lotnictwu radzieckiemu przez sformułowanie głównej wytycznej rozwoju: „latać wyżej, dalej i szybciej od innych".

Kierując osobiście pracą w budowie potęgi floty powietrznej ZSRR tow. Stalin kładł największy nacisk na troskę o kadry — o człowieka. Odwiedzał często lotniska, rozmawiał z lotnikami, zwracał uwagę na systematyczne szkolenie młodego narybku lotniczego. Wielkie przeloty i innego rodzaju przedsięwzięcia lotników radzieckich odbywały się pod bezpośrednim kierownictwem Stalina.

Dokonano w tym czasie takich wyczynów, jak słynny przelot Czkałowa, Bajdukowa i Bieliakowa nad biegunem północnym. Pod kierownictwem Stalina Związek Radziecki wychował takich pilotów, jak Kokkinaki, Gromow, Sierow i wielu innych, których nazwiska słynne są w historii lotnictwa światowego.

Walery Czkałow tak pisze w swoich pamiętnikach: „Kiedy po wykonaniu zadania (przelocie z Moskwy na Kamczatkę, tzw. „Stalinowskiego szlaku" — przyp. red.) wracaliśmy do Moskwy, Stalin oczekiwał nas na lotnisku. Uścisnąwszy i ucałowawszy każdego z nas, wypytywał o wszystkie szczegóły przelotu z zainteresowaniem, z którego wyczuwało się doskonale, jak bliscy i drodzy są mu lotnicy".

Stalin brał udział w najważniejszych rozwiązaniach konstrukcyjnych, kierował pracą konstruktorów, udzielał im wskazówek i dawał konkretne zadania.

Głęboka troska o człowieka, o życie ludzkie przejawiała się u Stalina w każdej rozmowie — w każdej jego pracy.

Okres 1930—1938 charakteryzuje się w lotnictwie radzieckim wzmożoną pracą techniczno-konstrukcyjną. Prace prowadzono równolegle na odcinku naukowym w laboratoriach i wyższych

uczelniach technicznych oraz na odcinku przemysłowym.

W styczniu 1933 roku na Plenum KC Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików) Stalin oświadczył: „Nie mieliśmy przemysłu lotniczego. Teraz go mamy". To proste stwierdzenie historycznego faktu było podsumowaniem ogromnej pracy, dokonanej przez naród radziecki pod przewodnictwem Partii i Józefa Stalina.

O szybkim rozwoju i wysokim poziomie lotnictwa radzieckiego w tym czasie świadczą między innymi 62 rekordy międzynarodowe, zdobyte przez lotników radzieckich. Radzieckie lotnictwo cywilne osiągnęło niespotykany nigdzie rozmach, znajdując zastosowanie we wszystkich dziedzinach życia: w rolnictwie — w walce ze szkodnikami, dla obsiewania z powietrza pól, w geologii — w wykrywaniu pokładów rud, w rybołóstwie — dla zwiadu przed połowami, w kartografii — dla zestawiania dokładnych map przez fotografowanie terenu. Nade wszystko zaś rozwinął się transport i komunikacja lotnicza.

Lotnictwo ZSRR pełni służbę dla narodu. Cały naród radziecki realizuje hasło swojego wodza Stalina: „Latać szybciej, dalej i wyżej od innych".

*

Po napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki Stalin osobiście objął dowództwo Armii Radzieckiej. Podobnie jak i w okresie wojny domowej tak i teraz Armia Radziecka i lotnictwo radzieckie otrzymywały bezpośrednie wskazówki z Kremla.

W pierwszym okresie Wielkiej Wojny Wyzwoleńczej Stalin postawił przed lotnictwem zadanie osłaniania z powietrza wojsk naziemnych.

Pomimo wojny radziecki przemysł lotniczy ani na chwilę nie przestał pracować, przeciwnie — wzmógł wydatnie produkcję, choć trudności, z jakimi musiał walczyć, były olbrzymie. Nie przeszkodziło to jednak ani na chwilę normalnemu biegowi produkcji. Co dzień kilkanaście nowych maszyn bojowych wzmagało potencjał bojowy lotnictwa radzieckiego. Hasło: „Oni na froncie, my w fabryce i warsztacie — walczymy o zwycięstwo" było realizowane w całej rozciągłości.

Zasadę masowego użycia lotnictwa, stosowaną jeszcze w okresie wojny domowej, w czasie minionej wojny wyzwoleńczej oparł Stalin na nowej bazie materialnej, stworzonej przez radziecki przemysł lotniczy.

Niemcy hitlerowskie w okresie napadu na ZSRR dysponowały znacznie liczniejszym lotnictwem, nie potrafiły jednak i nie mogły dorównać Związkowi Radzieckiemu. Mimo straty znacznej części terytorium z poważnymi ośrodkami przemysłu narody ZSRR zaczęły wkrótce dawać swojej armii 40 000 samolotów rocznie. Konstruktorzy radzieccy potrafili zdystansować konstruktorów hitlerowskich, dając co rok lepszy, szybszy i silniej uzbrojony sprzęt.



Józef Stalin wita Walerego Czkałowa na lotnisku szelkowskim w roku 1936, po powrocie Czkałowa z lotu na „Stalinowskim Szlaku". Józef Stalin otaczał troskliwą opieką radzieckich lotników.

W tym czasie tow. Stalin postawił przed jednym z najwybitniejszych konstruktorów radzieckich, Iliuszynem, zadanie zaprojektowania samolotu szturmowego. Szturmowiec taki musiał odpowiadać wysokim wymaganiom nowoczesnej wojny. Iliuszyn natychmiast przystąpił ze sztabem podległych mu inżynierów do pracy. Pojawienie się na froncie samolotu szturmowego Ił-2 było niemiłą niespodzianką dla dowództwa i konstruktorów hitlerowskiej Luftwaffe. Tow. Stalin był twórcą koncepcji samolotu szturmowego.

W zimie roku 1941 zakłady budujące samoloty szturmowe zostały ewakuowane w głąb kraju. „Pamiętam dobrze chwilę — pisze Iliuszyn w swych pamiętnikach — gdy w trudnych, surowych dniach Generalissimus Stalin przesłał do dyrektorów zakładów telegram, w którym pisał: „...Samoloty Ił-2 potrzebne są naszej armii jak powietrze, jak chleb".

Nie lekceważąc w najmniejszym stopniu roli i znaczenia techniki w czasie wojny, strategia radziecka, oparta na nauce wojennej Lenina i Stalina, stwierdziła słusznie, że techniką tą kieruje i kierować będzie zawsze człowiek. Dawni piloci sportowi aeroklubów, pełniąc służbę wojskową w lotnictwie, zdobywali w czasie walk z hitlerowskimi pilotami zaszczytne odznaczenia i tytuły.

Aby uzmysłowić sobie ten ogrom męstwa, poświęcenia i umiejętności wojskowych pilotów radzieckich, którzy z imieniem Stalina na ustach walczyli zwycięsko w obronie Ojczyzny, przejrzyjmy listy odznaczonych: około 200 000 oficerów, podoficerów i szeregowych lotnictwa odznaczono orderami i medalami. 2 100 lotnikom przyznano zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, 61 spośród nich otrzymało ten tytuł dwukrotnie, a dwom: Aleksandrowi Pokryszkinowi i Iwanowi Kożedubowi przyznano go trzykrotnie. Znany jest wszystkim Aleksy Maresjew, którego bezprzykładne bohaterstwo stało się symbolem dla wszystkich ludzi radzieckiego lotnictwa.

Stalin osobiście wskazywał lotnictwu kierunki uderzeń, żądał od sztabów planów współdziałania, nie dopuszczał nigdy do rozdrobnienia sił lotnictwa. Tak w czasie gigantycznej bitwy pod Moskwą, jak i operacji pod Stalingradem w myśl wskazówek Stalina lotnictwo radzieckie stosowało masowe naloty dla przerwania ofensywy kolum pancernych.

AMBASADOR
ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH
REPUBLIK RADZIECKICH
ARKADIUSZ SOBOLEW
Warszawa

Pracownicy Zarządu Głównego Ligi Lotniczej z głębokim bólem przyjęli wiadomość o śmierci towarzysza Józefa Stalina.

Nieśmiertelne imię towarzysza Stalina żyć będzie zawsze w naszych sercach, a Jego nauki będą dla nas drogowskazem na drodze wzmożonej walki o pokój i plan 6-letni — o socjalizm.

Łączymy się z Wami w bólu i żałobie z powodu zgonu ukochanego gorąco towarzysza Józefa Stalina, wodza i nauczyciela całej postępowej ludzkości, wyzwoliciela narodu polskiego.

Z imieniem Stalina, pomni Jego nauk, zewrzemy jeszcze mocniej nasze szeregi we Froncie Narodowym wokół naszej Partii, naszego Rządu Ludowego i we wspólnej z narodami wielkiego Związku Radzieckiego walce o pokój.

PRACOWNICY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
LIGI LOTNICZEJ

Warszawa, dnia 6 marca 1953 roku.

Wczesną wiosną 1943 roku rozgorzały potężne walki lotnicze na Kubaniu. Niemcy dysponowali tam ogromnymi siłami. Dla przeciwwagi Stalin rozkazał skoncentrować w tym rejonie odpowiednią ilość samolotów. Cios, który spotkał potem Niemców z powietrza, był dla nich zupełną niespodzianką. Wszystkie plany strategiczne armii hitlerowskiej zostały wówczas rozbite przez zastosowanie w lotnictwie radzieckim genialnej strategii Stalinowskiej.

Wiele uwagi poświęcał tow. Stalin również lotnictwu bombowemu. Stworzył on potężne bombowe lotnictwo nocne, które od początku 1942 roku dało się silnie we znaki hitlerowskim Niemcom.

Pod bezpośrednim kierownictwem Stalina lotnictwo radzieckie przyspieszyło chwilę ostatecznego zwycięstwa nad faszyzmem.

*

Codziennie we wszystkich stronach wielkiego kraju socjalizmu startują setki samolotów. Codziennie setki i tysiące ludzi Kraju Rad z dumą spoglądają w niebo. Ludzie radzieccy kochają bowiem swych lotników — odważnych sokołów socjalistycznej Ojczyzny. Z dumą spoglądają na tych, którzy pełniąc służbę dla narodu realizują hasła i wytyczne swojego wodza — Stalina.

*

Odbudowa i rozbudowa Ludowego Lotnictwa Polskiego wiąże się jak najściślej z postacią Generalissimusa Stalina. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego i Stalina powstał na ziemi radzieckiej zalążek Ludowego Lotnictwa Polskiego — powstała w roku 1943 pierwsza polska jednostka lotnicza, Pułk Myśliwski „Warszawa".

Dzięki bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego organizowały się szybko nowe pułki lotnicze, które działając później w kampanii pomorskiej i berlińskiej przyczyniły się do rozgromienia Niemiec faszystowskich. Znalazły one uznanie zadokumentowane w rozkazach Dowództwa Armii Radzieckiej i osobiście Generalissimusa Stalina.

Związek Radziecki dał nam nie tylko armaty, czołgi, samoloty i karabiny. dał nam to, co miał najcenniejszego — najlepszych, wychowanych w stalinowskiej szkole i wypróbowanych w bojach oficerów-dowódców, którzy wychowywali i prowadzili do walki młodych polskich pilotów.

Praca przy odbudowie i rozbudowie naszego ludowego lotnictwa była i jest możliwa tylko i jedynie dzięki pomocy udzielonej nam przez potężne stalinowskie lotnictwo radzieckie.

(kon)



Z LOTU PTAKA



Oto zdjęcie ze spotkania przodujących modelarzy kraju w świetlicy MDK w Warszawie. „Opowiedzcie nam o swej pracy"-- mówi tow. Kucharski z ZG ZMP, zachęcając młodych lotników do dyskusji Obok, po lewej stronie sekretarz ZG ZMP tow. Janina Balcerzak i wiceprezes ZGLL płk. Michał Jakubik.
Foto LL Nowakowski





Pisaliśmy w poprzednim numerze o udanym spotkaniu członków LL z artystami opery im. Stanisława Moniuszki w Poznaniu. Na zdjęciu z lewej solistka opery Felicja Kurowiak wykonuje wesołą piosenkę ludową.

Po zakończeniu występu sekretarz ZOLL w Poznaniu Franciszek Misiaczyk dziękuje artystom za miłą imprezę (z prawej).
Foto: „Fotos" — Poznań



Uwaga! znajdujemy się na wysokości 5 tys. metrów. Zdjęcie nasze przedstawia kandydatów na pilotów w komorze niskich ciśnień w GOBBL-u we Wrocławiu.
Foto: Koszewski—LL

◆

„Po prawie godzinnej wspinaczce uczestnicy I Zimowych Zawodów o puchar tyg. „Skrzydła i Motor" osiągnęli szczyt Furmanowej. O przebiegu zawodów piszemy na stronie 168.
Foto: SIM





ZOLL-KRAKÓW W 10-LECIE POWSTANIA ZWM

W dniu 17 lutego 1953 r. piloci Krakowskiego Aeroklubu LL, pracownicy ZOLL-u oraz kandydaci na szkolenie lotnicze zebrali się w pięknie udekorowanej sali aeroklubu, aby godnie uczcić X rocznicę powstania ZWM.

Ciekawy referat omawiający powstanie, rozwój oraz bohaterską drogę ZWM, który w ciężkich latach hitlerowskich prowadził bezkompromisową walkę z wrogiem, wygłosił instruktor szybowcowy Janusz Tarkowski, wychowanek CSISz z roku 1952, wyróżniający się w pracy na pierwszej swojej zawodowej placówce lotniczej między innymi tym, że sam potrafił zwerbować w Tarnowie 120 kandydatów na szkolenie lotnicze.

Po referacie zebrani z przejęciem i uwagą wysłuchali bojowych i gorących słów byłego członka ZWM, kolegi Andrzeja Grabowskiego, pracującego obecnie w Zarządzie Wojewódzkim ZMP w Krakowie. W prostych słowach podzielił się on ze słuchaczami wspomnieniami z lat 1945 i 1946, kiedy to zrzeszona w ZWM młodzież prowadziła trudną, a zwycięską walkę z reakcyjnymi bandami NSZ-tu i ukraińskimi nacjonalistami UP-a o utrwalenie władzy ludowej.

W części artystycznej akademii wystąpiło koło LL przy Liceum Gastronomicznym w Krakowie. Dziewczęta z tego koła dały przyjemny i dobrze opracowany program, składający się z deklamacji i śpiewu, aktualnie i trafnie związany z drogą i walką jaką kroczył ZWM. Szczególnie dobrze deklamowane były wiersze o „Armii Czerwonej" i „Kraków 18 stycznia". Nadto wystąpił również chór rewelersów Aeroklubu Krakowskiego oraz dziewczęta z Liceum Pedagogicznego odtańczyły grupowo kilka ludowych tańców.

Patrząc na naszą lotniczą młodzież, która ucząc się i rozwijając tężyznę fizyczną w swoim macierzystym klubie, ma obecnie zapewnione życie pełne radości, przypominają się słowa realizowanej przez władzę ludową deklaracji Związku Walki Młodych, która głosiła:

„Roztoczyć opiekę państwa nad życiem i zdrowiem młodzieży... Rozbudowa szerokiej sieci teatrów, kin, klubów sportowych, świetlic, czytelni i miejsc rozrywkowych zapewni młodzieży życie pełne radości, rozwinie fizyczną tężyznę, da pełne wyżycie się".

W pierwszym szeregu realizatorów deklaracji ZWM na terenie Aeroklubu Krakowskiego kroczą tacy ludzie jak: instr. **Adam Czepirski,** który nigdy nie szczędzi czasu i sił dla pracy z podległym sobie personelem lotn.-technicznym; pilot szybowcowy **Tadeusz Rusek,** wyróżniający się zarówno w pracy społecznej jak i lotniczej; pilot szybowcowy **Jerzy Ancuta,** przewodniczący zarządu koła ZMP przy ALL, aktywny pracownik społeczny wyróżniający się w pracy zarówno z pilotami jak i kandydatami; mechanik **Karolczyk,** zwany popularnie „Lolku", dobry organizator wykładowca na KWWL, mający na swym koncie sporo cennych usprawnień; kolega **Stasio Maluty,** 16-letni syn dozorcy, kandydat na szkolenie szybowcowe, który przy swoim gimnazjum sam zorganizował KWWL.

Szczególną troską i opieką otaczany jest Aeroklub ze strony niezmordowanego w pracy wiceprezesa Okręgu LL tow. **Antoniego Chojcana.**

Krakowski Aeroklub Ligi Lotniczej, mając w swoich szeregach takich właśnie pełnych zapału i entuzjazmu ludzi, z pewnością nie tylko wykona zobowiązania podjęte w rezolucji uchwalonej na akademii, lecz również w pełni zrealizuje plan szkolenia i treningu w roku 1953.

(Tek.)



KU CZCI POLEGŁYCH ZWM-OWCÓW

W dniu 22 lutego br. na stokach Gubałówki w Zakopanem dokonano uroczystego odsłonięcia tablicy pamiątkowej (na zdjęciu u góry) ku czci bestialsko zamordowanych przez bandę NSZ-tu zetwuemowców: **Władysława Mroza, Andrzeja Hajduka, Antoniego Płaszewskiego.**

Wśród wielu innych, przy odsłonięciu obecna była delegacja modelarzy – zawodników I Zimowych Zawodów Modeli Szybowców Zboczowych o puchar SIM-u.

Władek, Andrzej i Antek byli synami chłopów. Powołani przez organizację, rozpoczęli w 1946 roku naukę w Centralnej Szkole Spółdzielczej ZWM-u,

W dniu 14 października 1946 roku Władek, Andrzej i Antek zostali napadnięci w czasie spaceru na Gubałówce przez bandę NSZ i bestialsko zamordowani w lesie porastającym zbocza Gubałówki. Ciała ich, ze śladami strasznych tortur, zostały znalezione nazajutrz przez patrol MO.

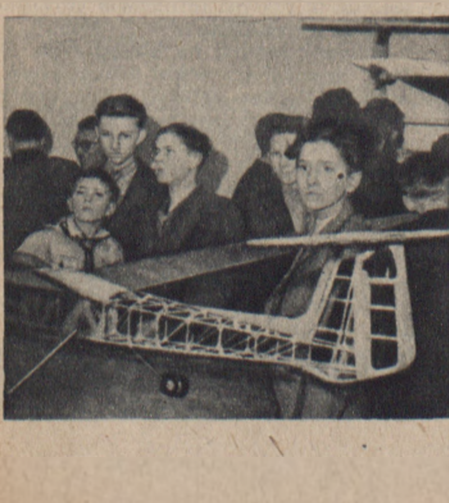
Uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej ku czci poległych zetwuemowców, łącząca się z dziesięcioleciem powstania ZWM-u, nakłada na nas — lotniczą młodzież Ludowej Polski, obowiązek ofiarnej pracy dla tej sprawy, za którą oddali swe życie zetwuemowcy: Władek Mróz, Andrzej Hajduk i Antek Płaszewski, dla sprawy budownictwa socjalizmu w naszej Ojczyźnie.

ZET

SPOTKANIE NAJMŁODSZYCH LOTNIKÓW Z PILOTAMI WALL

W czasie spotkania przodujących modelarzy w Warszawie w dniu 21 lutego br. młodzi lotnicy zapoznali się z wyposażeniem Młodzieżowego Domu Kultury. Na zdjęciu moment zwiedzania modelarni lotniczej MDK.

Foto LL. — Nowakowski



Zarząd Główny ZMP w porozumieniu z Ligą Lotniczą zorganizował 21 lutego br. w świetlicy MDK w Warszawie spotkanie przodujących modelarzy lotniczych z całej Polski z pilotami Aeroklubu Warszawskiego. Imprezę tę powiązano z obchodem 10-lecia ZWM. W związku z tym na spotkaniu była też obecna sekretarz ZG ZMP tow. Janina Balcerzak. Spotkanie wypadło pod względem ilościowym dosyć okazale — organizatorzy spodziewali się 60 osób, przybyło zaś ogółem 90 modelarzy: ZMP-owców, harcerzy i niezorganizowanych w wieku od 12 do 17 lat.

Kiedy rozpoczyna się oficjalna uroczystość, głos zabiera towarzyszka Balcerzak. W przemówieniu swym przypomniała ona świetlane postacie bohaterskich ZWM-ów, którzy życie swe położyli w ofierze walcząc z faszystami. Mówiąc o tych, którzy pragnęli zostać lotnikami towarzyszka Balcerzak stwierdziła: „W czasie wojny widzieliśmy lotnictwo niemieckie. Przeciw bombom powietrznych piratów mogliśmy tylko wymierzyć karabin. Toteż chcąc pomścić straszliwy wrzesień 1939 roku, wielu naszych chłopców w lesie przyrzekło sobie, że zostanie lotnikami". Piloci Warszawskiego ALL opowiadali potem o ciężkich początkach swej pracy w lotnictwie w Polsce przedwrześniowej. Wiceprezes ZG LL płk. Jakubik mówił o szlaku bojowym lotnictwa polskiego od Grigoriewskoje do Berlina.

W czasie dyskusji młodzi modelarze opowiadali o swej pracy, o bolączkach na jakie napotykają, o zamiarach na przyszłość. Na sali zapanowała wesołość, kiedy towarzyszka Balcerzak rozpoczęła głośną rozmowę z małym harcerzykiem, uczęszczającym jednocześnie do modelarni samochodowej i lotniczej. — „A dlaczego wy druhu chcecie być lotnikiem? Przecież szoferowi łatwiej jeździć po ziemi niż pilotowi latać w powietrzu". Na takie pytanie chłopiec nie umiał dać jasnej odpowiedzi, upierał się jednak przy tym, że latać samolotem jest dużo przyjemniej.

Czy zajęcia w modelarni nie przeszkadzają w nauce szkolnej? Sprawa ta była również omawiana w dyskusji. Jak się okazało modelarze doskonale godzą obie rzeczy i przeważnie uczą się w szkole bardzo dobrze.

Następnego dnia to jest 22 lutego br. odbyła się wycieczka modelarzy na lotnisko Warszawskiego Aeroklubu. Niestety, zaplanowane loty nie mogły się odbyć z powodu złych warunków atmosferycznych. Uczestnicy skorzystali jednak wiele, a dla niektórych hasło „od modelu na szybowiec, z szybowca na samolot" już wkrótce zacznie się urzeczywistniać.

JGF



ZAKOPIAŃSKIE ZAWODY O PUCHAR SIM-u

JERZY KONIECZNY



SĄ takie dni i wydarzenia w życiu lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej, w życiu naszego małego lotnictwa, które posiadają wartość trwałą, nieprzemijającą i odnotowane zostają w historii lotnictwa Polski Ludowej. Jednymi z takich były niewątpliwie dni 20—22 lutego 1953 r., w czasie których odbyły się w Zakopanem I Międzyokręgowe Zawody Modeli Szybowców Zboczowych o Puchar Tygodnika „Skrzydła i Motor" i zawody modeli na uwięzi typu „Krakus".

Kiedy Krakowski Okręg Ligi Lotniczej podjął po raz pierwszy myśl zorganizowania zawodów zimowych spotkał się natychmiast z całkowitym poparciem Redakcji Czasopism Lotniczych, która podtrzymując cenną inicjatywę ufundowała puchar przechodni tygodnika „Skrzydła i Motor" dla kategorii modeli szybowców zboczowych typu „Harnaś".

Co było celem tego rodzaju imprezy? Przede wszystkim spopularyzowanie zawodów zimowych i uaktywnienie naszych modelarzy, którzy traktowali dotychczas sezon zimowy jako martwy. W miarę jak myśl zorganizowania zawodów zaczynała się coraz bardziej rozwijać, a ich praktyczna realizacja zaczęła przybierać konkretne formy, postanowiono włączyć w ich ramy również modele na uwięzi typu „Krakus".

Sami organizatorzy nie zdawali sobie początkowo sprawy, że zawody planowane stosunkowo skromnie rozrosną się do tak poważnych rozmiarów i że z imprezy o charakterze regionalnym staną się (musimy to teraz przyznać zupełnie obiektywnie) zawodami na skalę krajową. Świadczy o tym chociażby udział w nich 12 Okręgów Ligi Lotniczej: Krakowa, Poznania, Zielonej Góry, Łodzi, Katowic, Gdańska, Rzeszowa, Wrocławia, Bydgoszczy, Warszawy i Kielc, które przysłały swoje ekipy popierając w ten sposób cenną inicjatywę i dając tym samym świadectwo zainteresowania tego rodzaju imprezą. Jeśli popatrzymy przy tym jeszcze na pewne dane statystyczne, jak udział w zawodach 87 modelarzy, którzy startowali z 120 modelami, to musimy stwierdzić, że nie ma żadnej przesady w tym co powiedzieliśmy już uprzednio. Pierwsze zimowe zakopiańskie zawody stały się imprezą masową o charakterze ogólnopolskim i jako takie zasługują już na szczególne wyróżnienie.

Krakowski Okręg Ligi Lotniczej przygotowując zawody borykał się z bardzo wieloma trudnościami natury zarówno organizacyjnej jak i administracyjnej, zdany był całkowicie na własne siły. I tu z pierwszą i wielką pomocą przyszedł Okręgowi Zarząd Oddziału Kolejowego Ligi Lotniczej w Krakowie, który przychodząc z konkretną pomocą materialną i biorąc żywy udział w przygotowaniu imprezy, stał się faktycznym współorganizatorem zakopiańskich zawodów. Świadczy to bardzo wymownie o tym, że polski kolejarz żywo interesuje się sprawami naszego ludowego lotnictwa, że nie tylko sympatyzuje i popiera je, ale bierze konkretny udział w budowie silnych, socjalistycznych skrzydeł naszej ludowej Ojczyzny. Jest u nas w Polsce szereg oddziałów kolejowych, pocztowych, zakładowych i innych, które winny brać sobie za wzór krakowskich kolejarzy. I właśnie w tym miejscu trzeba wyrazić uznanie Zarządowi tego Oddziału, a szczególnie wiceprezesowi tow. **Boguckiemu** i kierownikowi Oddziału tow. **Pauli**, za żywe i bezpośrednie zainteresowanie zawodami, za wielką pomoc w ich zorganizowaniu.

Trzeba tu także podkreślić aktywny udział pracowników etatowych i społecznych Krakowskiego Okręgu Ligi Lotniczej tow. tow. **wiceprezesa ZOLL-u kpt. Antoniego Chojcana, Janiny Ganowej, mgr inż. Andrzeja Samka, Zbigniewa Stachowskiego, Ludwika Piątka, Kazimierza Strycharskiego, inż. Jana Czerwińskiego, mgr Bogumiła Szuby, Stanisława Janiczka, Wiesława Jakubowskiego, Adama Wojnara i Mieczysława Tepeka**, którzy swym entuzjazmem, ofiarną postawą łamali wszelkie trudności piętrzące się na drodze przy organizacji zawodów jak i w czasie ich trwania i robili wszystko, by wypadły one jak najlepiej. Nie można tu pominąć szczególnej postawy szer. **Ireneusza Zapaśnika** — byłego kierownika krakowskiej modelarni w Prokocimiu, który przodując w wyszkoleniu bojowym i politycznym starał się zasłużyć swymi wynikami na okolicznościowy urlop, by pomóc bezpośrednio w zakopiańskich zawodach.

Jak ocenić zakopiańskie zawody pod względem ich poziomu i organizacji? Nie ulega wątpliwości, że były one imprezą eksperymentalną, zwłaszcza jeżeli chodzi o kategorie modeli typu „Harnaś". Organizatorzy nie mając doświadczenia i zdani całkowicie na własne siły starali się przeprowadzić je tak, jak dyktowało to doświadczenie osobiste poszczególnych ludzi i znane warunki lokalne. Wybór odpowiedniego zbocza do startu był tu szczególną troską. Wybrano je po kilku zresztą próbach trochę nieszczęśliwie. Wiał boczny wiatr co niewątpliwie przy braku wstępnego, przynajmniej godzinnego oblatania modeli przez zawodników przed startem wpłynęło na dość słabe wyniki. Starty poza konkurencją, kiedy modelarze oswoili się z terenem, przyniosły daleko lepsze wyniki. Wybór miejsca startu nie obciąża jednak najbardziej organizatorów, gdyż modelarze startujący w zawodach nie przywieźli ze sobą (z małymi tylko wyjątkami) modeli zboczowych, a modele szybowców termicznych, które nie były przy tym w większości wypadków oblatane. Starty przebiegały sprawnie, pomimo pewnego chaosu przy stolikach komisji, wynikłego zarówno z winy organizatorów jak i samych zawodników.

Samo przygotowanie modelarzy do zawodów, jeżeli zważyć ich krótki termin ogłoszenia, trzeba uznać na ogół za zadawalające. Wykonanie modeli przeważnie bardzo staranne — co cechowało szczególnie ekipę krakowską i warszawską.

Zaszczytne zdobycie pucharu SiM-u prze ekipę krakowską nakłada na ten Okręg obowiązek zorganizowania, zgodnie z regulaminem pucharu, podobnych zawodów w roku przyszłym na swoim lub innym terenie. Nie wątpimy, że Kraków po doświadczeniach zakopiańskich zorganizuje następne zawody jeszcze lepiej.

Z radością wyróżnić trzeba ekipę modelarzy zielonogórskich, które reprezentując młody stosunkowo Okręg zdystansowała takie Okręgi jak: Łódź, Katowice, Gdańsk i inne, legitymujące się już w małym lotnictwie stosunkowo dużym dorobkiem.

Zawody modeli na uwięzi typu „Krakus" pomyślane jako druga część Zimowych Zawodów w Zakopanem, trzeba uważać również za udane. Po doświadczeniach łódzkich modelarze nasi przygotowali się do nich daleko staranniej niż obserwowaliśmy to dotychczas. Same wyniki, pomimo kaprysów pogody, jak i powiedzmy to sobie szczerze, często samych zawodników, są dobre. Obserwowaliśmy przy tym szczególnie radosny fakt w rozwoju naszego modelarstwa lotniczego — du-

U góry z lewej: Puchar tygodnika „Skrzydła i Motor" wykonany w stylu zakopiańskim. Poniżej starty „Harnasi". Foto Koszewski — LL.



ży wzrost zainteresowania modelarstwem redukcyjnym. Stąd też wnioski na przyszłość, że aby specjalizować się w budowie modeli szybkościowych na uwięzi, należy zacząć od modeli latających na uwięzi z mniejszą prędkością — od modeli redukcyjno-latających. Starannością i precyzją wykonania modeli wyróżniły się ekipy warszawska, krakowska i poznańska, w których szereg młodych modelarzy zasługuje na wyróżnienie.

Zawody tego typu modeli przyniosły cenne doświadczenia, które należy szeroko spopularyzować w okręgach, by zainteresować nimi szerokie rzesze modelarzy.

Oceniając zawody pod względem organizacyjnym trzeba przede wszystkim stwierdzić, że przeszły one możliwości organizatorów, że z planowanej imprezy o charakterze regionalnym zamieniły się w imprezę ogólnokrajową. Stąd też szereg niedociągnięć i usterek jakie zaobserwowaliśmy na zawodach należy kłaść na karb możliwości finansowych i braku doświadczenia. Do błędów podstawowych trzeba zaliczyć przede wszystkim brak sprężystego kierownictwa zawodów. Było ono zbyt szczupłe, by mogło należycie kierować przebiegiem imprezy. 2—3 osoby to stanowczo za mało. Z tego też wypływają podstawowe błędy, które zauważyliśmy. Często też kierownictwo zbyt łagodnie podchodziło do samych zawodników. Dyscyplina wśród modelarzy, zwłaszcza w pierwszym dniu, pozostawiała sporo do życzenia, za co największą winę ponoszą kierownicy poszczególnych ekip, którzy w niedostateczny sposób opiekowali się swoimi modelarzami. Niezadawalająco również wypadły zawody pod względem propagandowym, gdyż jedynie afisze i kilka transparentów nie wyczerpywały zagadnienia. Dał się odczuć brak zradiofonizowania imprezy.

Jeżeli jednak wziąć pod uwagę transport, zakwaterowanie, wyżywienie, rozrywki i wycieczki na zawodach, co do których nie można mieć zastrzeżeń, to stwierdzić trzeba, nawet przy popełnionych błędach, że organizatorzy stanęli na wysokości zadania, że wywiązali się należycie z przyjętych na siebie obowiązków. Dlatego też I Zimowe Zawody Modelarskie w Zakopanem uważamy za udane.

Zawody zakopiańskie miały jeszcze jedną szczególną cechę. Brała w nich udział ekipa modelarzy SVAZARM-u z Czechosłowacji, która przybyła w celu obopólnej wymiany doświadczeń. Wymienialiśmy je właśnie bezpośrednio na zawodach w szlachetnej rywalizacji o jak najlepsze wyniki sportowe. Właśnie na zawodach w Zakopanem przekonaliśmy się, zresztą nie po raz pierwszy, jak cenne są dla dalszego rozwoju naszego modelarstwa kontakty z naszymi przyjaciółmi z ZSRR, krajów demokracji ludowej i NRD, jak wyzwalają inicjatywę i pomagają w pracy.

Wierzymy, że tegoroczne spotkania z modelarzami z Czechosłowacji, zapoczątkowane zawodami zakopiańskimi, staną się daleko częstsze aniżeli w latach ubiegłych.

W tym krótkim, pobieżnym omówieniu zawodów zakopiańskich nie wyczerpano oczywiście wszystkich zagadnień, które się z nimi bezpośrednio wiążą. Przypuszczam, że koledzy — uczestnicy zawodów podzielą się swymi spostrzeżeniami na łamach SiM-u. Niemniej jednak już teraz możemy wyciągnąć krótkie wnioski na przyszłość, które usprawnią naszą pracę w modelarstwie lotniczym i przyczynią się do dalszego jego rozwoju w Polsce.

Po pierwsze — należy szeroko popularyzować wśród naszej młodzieży specjalizację w dziedzinie modeli szybowców zboczowych typu „Harnaś" i modeli na uwięzi typu „Krakus". Sezon w modelarstwie wyczynowym trwa cały rok i zima nie może być żadnym pretekstem do sezonu martwego. O tym winni pamiętać szczególnie nasi instruktorzy. Uczestnicy zakopiańskich zawodów są przy tym zobowiązani do przeniesienia na swój teren doświadczeń zdobytych na tych zawodach.

Po drugie — trzeba rokrocznie organizować Zimowe Zawody Modeli Zboczowych typu „Harnaś" w warunkach górskich, gdyż jak wykazuje doświadczenie zawody tego typu są potrzebne. Należy je tylko przeprowadzić oddzielnie — jako zawody jednego typu modeli, a nie łączyć z zawodami modeli typu „Krakus", które również należy przeprowadzać oddzielnie jako międzyokręgowe. Umożliwi to lepsze przygotowanie zawodników i da większe możliwości organizacyjne innym Okręgom.

Bogatsi w doświadczenia zakopiańskie idziemy w czwarty rok naszej lotniczej sześciolatki z przekonaniem, że nasi młodzi lotnicy, wzorem swych starszych braci z kopalń, hut i fabryk, wzorem młodych pionierów naszego budownictwa socjalistycznego, będą lepiej niż dotychczas pracować nad podniesieniem poziomu swego wyszkolenia, że jako gorący patrioci naszej ludowej Ojczyzny wniosą swój cenny wkład w dalszy rozwój lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

HARNASIE i KRAKUSY w Zakopanem

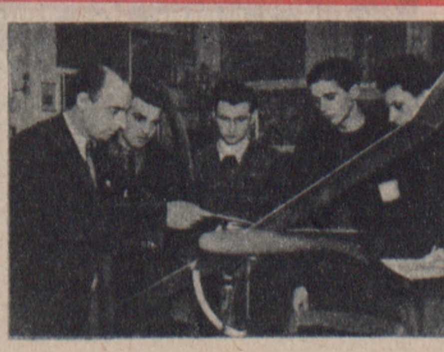
PAWEŁ ELSZTEIN

Zdziwiłby się Sabała stary bajarz góralski, gdyby mógł ujrzeć to wszystko, co działo się w Zakopanem w dniach 20—22 lutego. Dlatego Sabała, bo akurat obok jego pomnika i Tytusa Chałubińskiego, odkrywcy Zakopanego, mieściła się kwatera główna Pierwszych Zimowych Zawodów Szybowców Zboczowych o puchar tygodnika „Skrzydła i Motor" i pierwszych zawodów, a raczej pierwszego wyścigu modeli na uwięzi.

Schronisko PTTK im. Stolarczyka w Zakopanem wypełniać się poczęło za-

Poniżej — od lewej. Wymarsz zawodników drogą z Kuźnic do Zakopanego. ● Komisja techniczna przy pracy — pierwszy od lewej Władysław Niestoj. ● Pierwszy start z Furmanowej
Foto: Próchnicki — WK (2)
Foto: Koszewski — LL (3)









Wśród zawodników znalazł się również młody górnik z Zagłębia.



Jesteśmy w Poroninie u stóp pomnika Włodzimierza Lenina.



Popisowy lot modelu na uwięzi Radosława Ciżka (Czechosłowacja)



wodnikami już w dniu 18 lutego. To przybyli bardziej ostrożni, którzy mieli, jak to zwykle bywa, „coś do poprawienia". Większość zawodników uznająca zasadę punktualności przyjechała na miejsce zawodów w dniu 19 lutego. Dzięki temu pod wieczór tego dnia niezmordowani organizatorzy z zastępcą kierownika zawodów, inżynierem Andrzejem Samkiem na czele, mogli wreszcie ustalić liczbę zawodników, przydzielić kwatery, zapewnić wyżywienie i pomóc w wielu innych zwykłych, a także ważnych sprawach. 11 Okręgów Ligi Lotniczej zjechało się na apel Krakowa, nie licząc ekipy gospodarzy. 87 modelarzy w wieku od 13 do 50 lat życia przybyło ze 120 modelami obu kategorii. Współorganizator zawodów, redakcja „Skrzydła i Motor" delegowała dwóch swoich przedstawicieli.

Komisja techniczna złożona z osób „neutralnych" pracę swoją rozpoczęła od rana 19 lutego, wraz ze stale napływającymi modelami. A było co kontrolować! Szybowców zboczowych typu „Harnaś" przywieziono bowiem na zawody aż 83, plus 2 startujące poza konkursem. Modeli na uwięzi typu „Krakus" zgłoszono 33, plus 2 poza konkursem.

Podczas gdy komisja pracuje w pełnym natężeniu, po drutach telefonu nadchodzi radosna wiadomość — przyjeżdżają zawodnicy czechosłowaccy! Co prawda wizyta modelarzy z bratniej republiki była zapowiedzianą, ale nie mieliśmy potwierdzenia kiedy przybędą.

Pędzimy saniami, co koń wyskoczy na dworzec i o godzinie 22.00 witamy kolegów czechosłowackich, wśród których poznajemy Radosława Ciżka, znanego wyczynowca i konstruktora małego lotnictwa. Wprowadzamy Czechosłowaków do kwatery i prawie nie dając im odpocząć rozpoczynamy sprawdzanie modeli. Niestety, harmonogram zawodów nakazuje pośpiech, bo jutro z rana rozpoczynają się starty zboczówek.

Tak — jutro rano! Każdy z zawodników, a szczególnie kierownictwo mają jednak niewyraźne miny. Jeden z kolegów co chwila atakujący placówkę PIHM-u na Kasprowym Wierchu przy pomocy telefonu, przynosi tak kiepskie prognozy, że gdyby nie zapał i silna wola przezwyciężenia wszystkich trudności, należałoby przypuszczać, że wszystkim opadłyby ręce.

— Powietrze polarno-morskie zalega całą Polskę — śnieg przelotny z deszczem — spodziewane silne wiatry — oto co zapowiadali meteorolodzy. Zresztą każdy mógł się przekonać, a do późna w nocy pracujący organizatorzy szczególnie, że pada śnieg i jest bardzo wilgotno.

*

Rano o godzinie 6-tej, 20 lutego wstajemy „próbować" pogodę. Pada drobny śnieżek. Pociesza nas jedynie zapowiedź, że będzie on przelotny.

Po wysokokalorycznym i wzmocnionym śniadaniu szykujemy się do wymarszu. Nie wszyscy zdążyli się jeszcze posilić, gdy zaczerwieniony od pośpiechu wpada kierownik startu Piątek (z Krakowa) i donosi, że oblatał wstępnie przewidziane zbocze. Na razie wiatr korzystny — można maszerować. Czwórkami z gośćmi czechosłowackimi na czele maszerujemy przez całe Zakopane, drogą z Kuźnic w kierunku na Gubałówkę.

Start, jak się informujemy, będzie się odbywał ze zbocza Furmanowej, które jest jakby przedłużeniem Gubałówki. Z trudem człapiemy po grząskim śniegu. Konie z wysiłkiem ciągną sanie wyładowane skrzynkami z modelami. Spiralą wspinamy się po zboczu Furmanowej, pokonując bardzo często duże stromizny. Widoczność na razie kiepska, wokoło wiszą woale mgły porannej. Śnieg przestał padać, za to puszysta jego biel zaściela całe zbocze i szczyt góry.

Boreasz, bożek wiatrów nie był niestety dla nas łaskawy. Kręcił wiatrem, kręcił, aż ustawił go zamiast na zbocze — wzdłuż niego.

Startować z bocznym wiatrem? Wielu zadawało sobie to pytanie, gdy po rozlokowaniu się na szczycie Furmanowej, obok chaty góralskiej nastąpiło oficjalne otwarcie zawodów. Wyciągnięci w długą linię wzdłuż zbocza na tle pięknej panoramy Tatr (mgła powoli ucieka) ustawili się zawodnicy grupami według przynależności do swoich okręgów LL.

Krótkie przemówienie kierownika zawodów wiceprezesa ZOLL Kraków — Chojcana. Powitanie ekipy czechosłowackiej. Pozdrowienia od kierownika modelarzy czechosłowackich. Zawody o puchar tygodnika „Skrzydła i Motor" zostały otwarte!

Na zboczu dwa starty. Trochę niepokoju — czy zdążymy — tyle modeli? Już startują pierwsze modele, już obserwujemy z napięciem tor lotu modelu. Sypią się uwagi co do regulacji — w lewo czy w prawo? dodać obciążenia czy też nie? Wiatr słaby, ale ciągle boczny. Starty odbywają się według wylosowanej kolejności — nikt nie może być pokrzywdzony.

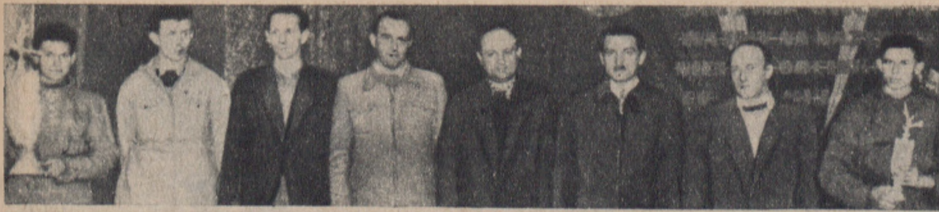
Poznajemy zawodników i ich modele. Dużo ciekawych konstrukcji, ale — nie zboczowych! Poznaniacy startują z „mandolinami" Jana Burego i Bolesła-

Z lewej: Ponad 500 osób asystowało przy wyścigu modeli na uwięzi. Poniżej — Pelczarski z Poznania przed startem swojego „Zucha".



Wiesław Schier z Warszawy przygotowuje starannie wykonaną „Mewę" do startu.





Zwycięska ekipa krakowska, która zdobyła puchar SiM-u, stoją: Pudełko, Grabowski, Żurad, Bazylewicz, Stańczyk, Jakubowski i Pluta.

wa Deglera. Warszawiacy wyróżniają się starannością wykonania. Pierwsze loty przynoszą jednak nieco rozczarowania. Nie łatwo jest startować w górach. Pięknie lata model Wiesława Jakubowskiego. Wiadomo, zakopiańczyk. Czasy lotów nie przekraczają 4 minut. Zresztą rozchodzi się nie o rekordowe wyniki a o loty najbardziej regularne wszystkich członków danej ekipy. Suma czasu trzech lotów zadecyduje przecież o punktacji zespołu.

Wbrew przewidywaniom starty nie przeciągają się, modelę szybko transportowane są przez uczynnych narciarzy CWKS-u z Zakopanego. Niecodzienny to widok, gdy w ślad za modelem szusuje zgrabna sylwetka narciarza. Okazuje się, że również wielu zawodników przybyło z nartami i sami pędzą po zboczu za swymi modelami. Jurek Śmiełkiewicz z Wrocławia, na przykład, wspaniale jeździ na nartach, nie mówiąc o tym, że model jego również dobrze lata.

Dla rozgrzewki wpadamy na chwilę do domku góralskiego, gdzie oczekuje nas gorące mleko i bułeczki. Co za wspaniały posiłek, gdy się nieco zmarzło na zboczu!

Następne starty idą nieco sprawniej. To na skutek oblatania modeli, które tutaj na wysokości około 900 metrów nad poziom morza były z początku nieco niesforne.

Zbliża się godzina 15, a wraz z nią koniec oficjalnych startów. Sędziowie porządkują notatki. Bardziej zapalczywi modelarze oblatują jeszcze modele. Kilku poza konkursem uzyskuje ładne 5 i 6 minutowe loty. Trzy nazwiska są wymieniane teraz ze szczególnym uznaniem: Bury, Pluta, Jakubowski. Ci trzej mieli najlepsze wyniki indywidualne. Jeden poznaniak i dwóch krakowiaków.

Wracamy na razie do kwater. Góry spowijają się w zasłonę z mgiełki. Starty „Harnasiów" zakończone. Maszerujemy na obiad do „Stolarczyka".

Zaraz po deserze dowiadujemy się wyników: Kraków, Poznań, Zielona Góra. Trzy ekipy, które uplasowały się w czołówce okręgów biorących udział w zawodach.

Puchar, więc piękny puchar tygodnika „Skrzydła i Motor" zdobyła ekipa Krakowskiego Okręgu Ligi Lotniczej. Gratulujemy zwycięzcom, obu Wiesławom — Plucie i Jakubowskiemu w szczególności.

*

Tego samego dnia po solidnym odpoczynku jedziemy późnym wieczorem do niedalekiego Poronina, gdzie pracował przebywając w Polsce, wielki wódz i nauczyciel ludzkości towarzysz Włodzimierz Lenin.

Zwiedzamy muzeum leninowskie, robimy pamiątkowe zdjęcia pod pomnikiem wodza światowego proletariatu. W skupieniu słuchamy słów przewodnika o tym, jak pracował Lenin — tu w tym miejscu nie tak dawno temu.. Do dziś dnia żyją ludzie w Poroninie i Zakopanem, którzy znali „cichego i skromnego pana Uljanowa", którzy chętnie opowiadają o jego niezwykłej pracowitości o kontaktach z proletariuszami całego świata.

Z Poronina wracamy w wielkim skupieniu, rozmyślając o ogromie prac Lenina, z których czerpiemy nauki i wskazania do dalszej szczęśliwszej przyszłości.

*

Bardzo późno w tym dniu idziemy na spoczynek. Jeszcze odprawa kierowników ekip, w której biorą udział przedstawiciele SiM-u. Jeszcze uwagi o niewłaściwym zachowaniu się niektórych modelarzy na zawodach. Wymiana doświadczeń z kolegami z Czechosłowacji. Dzień bogaty w doświadczenia i pełen nowych wrażeń kończy się.

*

Dzisiaj, to jest w sobotę 21 lutego rozpoczynają się o godzinie 10 starty modeli na uwięzi. Zanim przejdziemy na bieżnię, a mówiąc ściślej na „lotnisko" zakopiańskiego AZS-u krótko o samych zawodach. Celem zawodów, do których dopuszczono dwie kategorie modeli: do 2,5 cm³ i do 5 cm³ mające określoną powierzchnię nośną i określoną pojemność zbiornika, będzie wyścig. Wyścig niecodzienny, bo rozgrywający się na dystansie 10 km (okrążeń). Inny od dotychczas spotykanych, gdyż wykonywany zespołowo. Modelarze prowadzą swoje modele i startują parami. Obsługa, to jest mechanicy mogą dolewać paliwo między lądowaniami. Dla kategorii do 2,5 cm³ przewidziano 70 okrążeń, a dla kategorii do 5 cm³ — po 50 okrążeń na model. Przy tym podczas wyścigu model ma prawo dowolną ilość razy lądować i tankować paliwo. Zwycięża zespół, którego modele przebędą 10 km w najkrótszym czasie.



Ekipa poznańska w chwili otrzymania nagrody z rąk wiceprezesa ZOLL — Kraków — Antoniego Chojeana.

Jeszcze raz zawodnicy studiują regulamin, po raz któryś tam warczą silniczki przed schroniskiem — to ostatnie próby przed wymarszem na start.

*

Stadion AZS-u jest równym, jak stół lodowiskiem. Z trudnością tylko można się poruszać (bez łyżew oczywiście) po tafli lodowej. W środku lodowiska rozłożono kilka mat słomianych — miejsce dla zawodników. Punktualnie o 10 godzinie przy asyście około 500 widzów zwabionych plakatami i rykiem hamowanych silniczków rozpoczęły się pierwsze, na razie pokazowe loty.

Młody zawodnik Pelczarski z modelem redukcyjno - latającym samolotu

Ekipa zielonogórska, która zdobyła trzecie miejsce wystąpiła na zawodach w jednolitych bluzach zetempowskich.



„Zucha" daje pokaz wspaniałego pilotażu i właściwości lotnych modelu. Niemilknące brawa publiczności są tego dowodem. Z kolei startują Czechosłowacy, demonstrując loty zespołowe dwu- i trzyosobowe. Małe modele, miniatury samolotów sportowych migocą w słońcu imitując jakby wyścig czy walkę powietrzną.

Komisja sędziowska rozpoczyna jednak pracę i wyścig modeli rozpoczyna się według regulaminu. Silniczki pracują nad podziw dobrze. Mimo to zawodnicy zrażeni wiatrem ociągają się, szczególnie ci, którzy mają lekkie modele i słabe silniczki. Z tego przypuszczalnie powodu nie startuje Schier z Warszawy mający piękne modele samolotów sportowych.

Ładny pokaz pracy zespołu dają: Edward Witkowski i Zbisław Swarnowski, wychowankowie instruktora Jana Burego, (który tu na starcie spełnia rolę dwóch mechaników). 10 kilometrów modele przelatują w czasie 25 minut i 25,5 sekundy osiągając przy tym prędkość 23,6 km/godz. Bohaterami dnia są jednak zawodnicy czechosłowaccy: Franciszek Dworzak i Radosław Ciżek, których modele przebywają 10 kilometrów w 14 min. 32,1 sek. i latają z prędkością 41,2 km/godz.

O godzinie 16,00 kończą się starty modeli na uwięzi, pięknie nazwane „Krakusami".

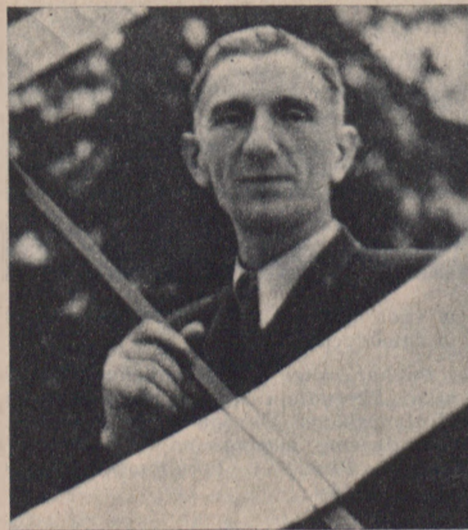
Wracamy do kwater, by po solidnym posiłku podziwiać występ ludowego zespołu góralskiego — ich tańce, muzykę i śpiewy. W końcu, z inicjatywy kierownictwa zawodów organizujemy generalną naradę z zawodnikami czechosłowackimi. Wszyscy zawodnicy są ciekawi metod szkolenia, wydawnictw i wielu innych spraw dotyczących małego lotnictwa w Czechosłowacji. Otrzymujemy odpowiedzi. Wywiązuje się ciekawa dyskusja. Wymieniamy autografy, zapisujemy adresy. Obiecujemy wzajemną wymianę dalszych doświadczeń i korespondencji.

*

Jak ten czas prędko leci! Już niedziela 22 lutego. Ostatni dzień spotkania w Zakopanem. Pogoda, o ironio losu, wspaniała, gdyby tak dzisiaj startowały zboczówki!

O dziewiątej rano jedna grupa modelarzy idzie na start wyścigu — kończyć swoje konkurencje. Poza tym w programie zapowiedziane były pokazy dla publiczności. Zawodnicy, którzy ukończyli już wszystkie starty jadą dzięki inicjatywie kierownictwa zawodów podziwiać piękno Tatr ze szczytu Kasprowego Wierchu.

W drugim dniu wyścigu modeli na uwięzi obserwujemy mistrzowski pokaz lotów zespołowych modeli pilotowanych przez dwóch inżynierów Witolda Stańczyka i Henryka Basylewicza (Kraków). W doskonałej formie modele obu konstruktorów osiągają prędkość 27,5 km/godz. przebywając 10 km w czasie 21 min. 39 sek. Trzeba przy okazji powiedzieć, że w dniu wczorajszym model Stańczyka uległ poważnemu uszkodzeniu, tak że na oko nie było co ratować. Jednak ambicja zawodnika nie pozwoliła na założenie rąk. Model został w ciągu kilkunastu godzin zreperowany i dzisiaj bardzo ładnie lata.





Jan Bury — **Wiesław Pluta**

Przodujący modelarze zakopiańskich zawodów

Jan Bury z Poznania, pochodzenie społeczne — robotnicze, jest jednym z najstarszych (oczywiście nie wiekiem) modelarzy polskich. Modelarstwem lotniczym zajmuje się już od przeszło 24 lat, przy czym od przeszło 20 lat jest w nim instruktorem. Wychował on już bardzo wielu modelarzy, którzy wyrośli w Polsce Ludowej na dzielnych pilotów sportowych, wojskowych czy też inżynierów lotniczych. Reprezentował małe lotnictwo Polski Ludowej poza granicami kraju. W roku 1947 brał udział w międzynarodowych zawodach w Belgii. W 1949 r. startował w Budapeszcie na Węgrzech w I Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających ZSRR i Państw Demokracji Ludowej, gdzie zdobył 5 nagród. Opracował wiele modeli, z których planów korzysta dziś nasza młodzież szkoląc się w modelarstwie lotniczym. Jan Bury szkolił się także w szybownictwie, gdzie zdobył kat. C. Ten zasłużony instruktor naszego modelarstwa lotniczego jest pilnym czytelnikiem SiM-u od początku jego istnienia. Na zawodach zimowych w Zakopanem o puchar SiM-u zajął w klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce.

Wiesław Pluta z Chrzanowa (Krakowski Okręg LL) ma 16 lat i jest synem malarza pokojowego. Posiada ukończone 7 klas szkoły podstawowej i obecnie uczy się stolarki, do czego jak sam mówi, ma największe zamiłowanie. Modelarstwem lotniczym zajmuje się od 3 lat. Posiada już II stopień wyszkolenia modelarskiego. Należy obecnie do modelarni oddziałowej w Chrzanowie, gdzie dotychczas specjalizował się w budowie modeli szybowców. Opowiada nam, że po zawodach w Zakopanem weźmie się także za model z napędem silnikowym. W zawodach ogólnopolskich startował już 2 razy. W Zakopanem, na zawodach o Puchar SiM-u, zajął w klasyfikacji indywidualnej drugie miejsce i jako najlepszy z ekipy krakowskiej, która ten puchar zdobyła, otrzymał miniaturę Pucharu SiM-u. Wiesiek Pluta jest pilnym czytelnikiem i prenumeratorem SiM-u od przeszło 2 lat.

(ko)

Wszystkie zdjęcia z zawodów wykonał Koszewski — LL

Ekipa Czechosłowacka i przedstawiciele redakcji SiM-u. Stoją od lewej: Elsztein, Cimbura, Rossa, Gabrych, Marjanek, Konieczny. Klęczą: Dworak, Ciżek i Kratina.



Zawodnicy Czechosłowaccy w Muzeum Lenina w Poroninie.



Znowu na starcie zawodnicy Czechosłowaccy. Jeden z ich modeli — kopia samolotu „Praga“ lata bardzo szybko i silnik jego pracuje długo i sprawnie. Jeszcze kilka startów i wreszcie komisja mając wypełnione wszystkie rubryki kart startowych ogłasza koniec. Teraz mogą następować popisy indywidualne. Liczne loty nagradzane są żywiołowymi oklaskami publiczności. Trzeba otwarcie przyznać, że takiego entuzjazmu, jaki obserwowaliśmy w Zakopanem nie często się widuje. Przecież mimo tylu imprez, mimo ciekawych skoków na Krokwi, mimo wyścigu motocyklowego LPŻ-etu, tłumy na stadionie AZS-u dowiodły, że jest w Zakopanem wielu sympatyków lotnictwa.

*

Po południu tegoż dnia o godzinie 18, zbieramy się wszyscy w sali teatru „Morskie Oko“ w Zakopanem. Tutaj odbędzie się uroczyste zakończenie zawodów i rozdanie nagród zwycięzcom. Kierownik zawodów wiceprezes ZOLL — Kraków — Antoni Chojcan robi krótkie zagajenie, następnie odczytuje regulamin pucharu SiM-u. Zastępca kierownika inż. Andrzej Samek odczytuje wyniki, które przyjmowane są gorącymi oklaskami zawodników i zaproszonych gości.

Następnie Redaktor Naczelny tyg. „Skrzydła i Motor“ podsumowuje zawody, ich cel, oraz wskazuje w wyczerpującym referacie na organizacyjną rolę pisma młodzieży lotniczej w tej pierwszej zimowej imprezie.

Puchar tygodnika „Skrzydła i Motor“ z rąk redaktora naczelnego naszego tygodnika otrzymuje kierownik ekipy krakowskiej — Pudełko. Miniaturę pucharu otrzymuje Wiesław Pluta za najlepszy wynik w zwycięskim zespole oraz za wzorową postawę sportową. Z kolei nagrodzona zostaje ekipa poznańska otrzymując komplet najnowszego wydania dzieł Juliusza Słowackiego. Potem Zielona Góra, Łódź, Katowice, Gdańsk i Rzeszów. Nagrody indywidualne zgromadzone w pokaźnej ilości na stole prezydialnym topnieją coraz bardziej. Zbliża się chwila nagrodzenia naszych gości z Czechosłowacji. Zespół ich, który zdobył I miejsce w wyścigu modeli na uwięzi otrzymuje szereg cennych upominków takich jak radioodbiornik, książki i piękny góralski czekan. Długo nie milkną owacje na cześć braterstwa zaprzyjaźnionych narodów.

Kończymy naszą uroczystość odśpiewaniem hymnu młodzieży demokratycznej. Potem pożegnanie, jeszcze wymiana adresów między zawodnikami. Niekończące się rozmowy o modelach, o zawodach, o przygotowaniu do przyszłych zimowych, o planach na przyszłość... Zawody zakończone.

*

Piękne były trzy dni spędzone w Zakopanem. Dużo doświadczenia zebrano na pierwszych zawodach zimowych w terenie górskim. Doświadczenia tutaj zdobyte posłużą z pewnością zarówno organizatorom, a więc ZOLL — Kraków i redakcji naszego tygodnika, jak i zawodnikom do jeszcze lepszego przygotowania drugich zawodów o puchar tygodnika „Skrzydła i Motor“ w roku 1954.

P. E.

Zawodnicy Czechosłowaccy z zainteresowaniem przeglądają najnowszy numer SiM-u.



Wymiana doświadczeń na starcie „Harnasiów“.



Frantisek Dworak (Czechosłowacja) na starcie zboczówek. Na pierwszym planie modele zawodników czechosłowackich.



Zawodnicy Czechosłowaccy przed startem do wyścigu w kategorii do 2,5 cm³.



NASI KORESPONDENCI piszą rysują fotografują

LUDZIE I PRACA KOŁA LL PRZY LICEUM CUKROWNICZYM W TORUNIU

Niedawno odwiedziłem koło Ligi Lotniczej przy Liceum Cukrowniczym w Toruniu. Za 25 minut miało rozpocząć się zebranie. Czekałem rozglądając się po świetlicy. Wśród kilku różnych gazetek ściennych spostrzegłem — gazetkę lotniczą. Zawierała artykuły o błędach, niedociągnięciach i postępach członków koła, były tam również informacje o przyjęciach kandydatów na szkolenie; gazetka wyróżniała się piękną szatą graficzną.

W chwilę później zebrał się cały zarząd koła wraz z jego opiekunem — wychowawcą szkolnym Stefanem Nowosielskim. Zarząd koła składa się z najlepszych miejscowych aktywistów LL: Andrzeja Gburka, Apolonii Rombel, Andrzeja Duszyńskiego, Mieczysława Jacewicza, Marty Plura, Anny Grabińskiej i Danuty Rybka. Ob. Nowosielski jest wyczynowym pilotem szybowcowym i honorowym instruktorem w Aeroklubie Toruńskim.



Niedawno powstała pierwsza w Białobrzegach (pow. opoczyński, woj. kieleckie) modelarnia lotnicza, w której pracuje 20 modelarzy. Kończą oni obecnie kurs I stopnia.
Nadesłał: Wacław Gierbuszewski
Białobrzegi

Punktualnie o godzinie 18 rozpoczęło się zebranie. Omówiono na nim dotychczasową działalność koła, sporządzono plan pracy na najbliższy okres czasu — między innymi ustalono termin rozpoczęcia KWWL, który członkowie koła zobowiązali się przeprowadzić we własnym zakresie. Postanowiono również udzielić pomocy dwum małoaktywnym kołom LL w Toruniu oraz szeroko omówiono sprawę przyjęć na szkolenie lotnicze. Zebranie zakończyłem pogadanką lotniczą, wysłuchaną z zainteresowaniem przez zebranych.

Analizując pracę koła Ligi Lotniczej przy Liceum Cukrowniczym, należy stwierdzić, że praca tego koła może być przykładem dla innych kół. Nie mogę przy tym pominąć pozytywnego ustosunkowania się do spraw Ligi Lotniczej dyrektora Liceum Cukrowniczego ob. Franciszka Maciejewskiego, dla którego wszyscy członkowie i miejscowe władze Ligi Lotniczej mają dużo uznania.

Na zakończenie pragnę dodać jeszcze kilka słów o kol. Stefanie Nowosielskim, który potrafi połączyć naukę własną z pracą zawodową i społeczną oraz z treningami w aeroklubie. Oprócz tego często spotkać można kol. Nowosielskiego w bursie szkoły, gdzie w godzinach wieczornych udziela pomocy swoim uczniom przy odrabianiu lekcji. Kol. Nowosielski jest przykładem dla większości pilotów, którzy do chwili obecnej nie potrafią jeszcze pogodzić nauki z pracą i obowiązkami w aeroklubie, tłumacząc się często innymi zajęciami. (375).

Alfons Komuński
Toruń

SiM POMÓGŁ NAM W OŻYWIENIU PRACY KOŁA LL

Czytelnicy, którzy uważnie czytają SiM, pamiętają zapewne, że w nr. 1 z br. zamieszczony był artykuł pt. „SiM z wizytą u zwycięzcy konkursu", z którego wynikało, że przy Szkole Ogólnokształcącej St. Podstawowego i Licealnego w Siemiatyczach istniało kiedyś koło LL. Na skutek braku zainteresowania tym kołem ze strony władz zwierzchnich LL oraz pozbawienia go jakiejkolwiek pomocy — przestało ono działać. Dopiero wizyta SiM-u w szkole w celu wręczenia zwycięzcy konkursu nagrody spowodowała, że młodzież, pełna zapału do pracy w lotnictwie, zobowiązała się śpiące dotychczas koło LL pobudzić do życia.

Dowodem tego, że młodzież realizuje zobowiązanie swoje jest fakt, iż koło rozpoczęło swą pracę. Pierwszym krokiem było zwołanie zebrania ogólnego, na którym frekwencja była stuprocentowa. Członkowie koła jednogłośnie podjęli uchwałę dotyczącą systematycznego przeprowadzania KWWL-i, redagowania gazetek ściennych, zbiorowej prenumeraty SiM-u oraz założenia modelarni. Jeśli chodzi o modelarnię, to mamy na razie trudności spowodowane brakiem pomieszczenia.

Na koniec pragnę donieść, że miłą niespodziankę sprawił nam Zarząd Okręgu w Białymstoku, przysyłając do nas swego przedstawiciela, który obiecał nam pomóc w pracy koła (artykuł w SiM-ie pomógł!).

Stanisław Kalita
Siemiatycze

Czy wiecie, że?

...W Kielcach przy Szkole Specjalnej powstała modelarnia lotnicza? Uczniowie z wielkim zapałem zabrali się do pracy. Po zwiedzeniu przez nich modelarni oddziałowej w Kielcach zapał ich wzrósł jeszcze bardziej. Na podkreślenie zasługuje fakt, że utworzenie przy tej szkole modelarni ma duże znaczenie wychowawcze, bowiem przyjmowani są do niej tylko najlepsi uczniowie. Stworzyło to warunki do współzawodnictwa w nauce. (331).

Ryszard Cetharski
Kielce

*

Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Starogardzie Gdańskim zastosował nową metodę propagandy lotnictwa. Polega ona na urządzaniu odpraw z pracownikami różnych instytucji, fabryk i uczniami szkół. Prelegent omawia cele i zadania Ligi Lotniczej, objęcie przez ZMP szefostwa nad lotnictwem itp.

Odprawa taka przyczyniła się praktycznie do podniesienia poziomu ideologicznego młodzieży oraz zwiększenia stanu ilościowego członków LL. Na przykład — odprawa w gimnazjum im. Staszica spowodowała podniesienie ilości członków LL o 60 osób i przyczyniła się do uaktywnienia pracy kół LL. (289).

Bogdan Brzozowski
Starogard

ZMP — PRZY AEROKLUBIE W TORUNIU

W styczniu br. koło Związku Młodzieży Polskiej przy Aeroklubie w Toruniu zorganizowało uroczysty wieczorek z okazji wymiany legitymacji ZMP.

Na uroczystość przybyli ZMP-owcy Spółdzielni Pracy „Konfekcja", przedstawiciele jednostki lotniczej, Zarządu Miejskiego ZMP w Toruniu oraz przedstawiciel Zarządu Wojewódzkiego ZMP w Bydgoszczy.

Po wstępnych przemówieniach i obszernym referacie, dotyczącym wymiany legitymacji członkowskich ZMP, wygłoszonym przez kol. Gilasa, nastąpił uroczysty moment — wręczenie nowych legitymacji.

Na zakończenie uroczystości odbyła się dla zebranych — zabawa taneczna (375).

Alfons Komuński
Toruń

MODELARNIE ZAMKNIĘTE! DLACZEGO?

Chcę napisać kilka słów o modelarniach Ligi Lotniczej, prowadzonych przez Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Nowej Hucie. Zarząd Oddziału prowadził 2 modelarnie: jedną przy Zarządzie Powiatowym, drugą przy szkole TPD. Obie modelarnie liczyły około 150 modelarzy. Praca szła dobrze — w grudniu zorganizowano zawody szkolnych modeli z udziałem 25 modelarzy ze szkoły TPD, osiągając dobre wyniki. Ale cóż z tego — modelarnie zamknięto, bo zabrakło materiałów do budowy modeli. Zapał młodych modelarzy zamarł. Zarząd Oddziału LL w Nowej Hucie interweniował w tej sprawie w Zarządzie Okręgowym w Krakowie, który obiecał materiały dostarczyć.

Minęło już dwa miesiące, a materiałów dalej nie ma. Modelarze chodzą bezczynnie i ze smutkiem spoglądają na dużą kłódkę wiszącą na drzwiach ich dawnej pracowni, gdzie tak przyjemnie i pożytecznie spędzali zawsze czas i marzą o nowym, choć niewielkim transporcie materiałów. (355).

Marian Podobiński
Nowa Huta

Mamy nadzieję, że po przeczytaniu niniejszej notatki Zarząd Okręgowy LL w Krakowie prześle modelarzom Nowej Huty potrzebne materiały do budowy modeli, bo to mała sprawa, a wstyd.

(red.).

W czasie konferencji powiatowej PZPR w Ostrowiu Oddział Powiatowy LL urządził w Domu Kultury kącik lotniczy. Zdjęcie przedstawia eksponaty kącika.
Nadesłała: Danuta Fołczyńska
Ostrów Wlkp.



OMAWIAMY DOŚWIADCZENIA I KRAJOWEGO ZJAZDU KORESPONDENTÓW PRASY LOTNICZEJ

Koło korespondentów prasy lotniczej istniejące przy PZ LL w Starogardzie Gdańskim można zaliczyć do jednego z lepiej pracujących. Przewodniczący tego koła kol. Marek Januszewski był nawet na Zjeździe w Warszawie, co jest dużym wyróżnieniem dla całego koła. Po powrocie kol. Januszewskiego z Warszawy, korespondenci-aktywiści ZP LL zebrali się w ośrodku propagandowym LL w celu omówienia doświadczeń Zjazdu i wprowadzenia ich w życie na swym terenie.

„Warszawski Zjazd — powiedział kol. Januszewski — dał nam wspaniały materiał i wytyczne, które będą nam pomocne w dalszej pracy. Zwrócił naszą uwagę na potężną broń, jaką jest właściwie stosowana krytyka, wskazał na przodującą rolę korespondenta w dziedzinie popularyzacji lotnictwa.

Po ożywionej dyskusji na temat Zjazdu, członkowie koła korespondentów, w celu upamiętnienia I Krajowego Zjazdu Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej, podjęli szereg cennych zobowiązań, jak zorganizowanie pięciu nowych kół LL na terenie powiatu, przeprowadzenie KWWL-u i wiele innych, wzywając jednocześnie wszystkich korespondentów prasy lotniczej do pójścia w ich ślady.

Koło Korespondentów przy ZP LL
Starogard Gdański



Kol. kol. Mieczysław Reguła — Rząśnik Szlachecki (390), **Roman Kosiński** — Wrzosowo (395), **Władysław Frankowski** — Kostrzyca (403), **Henryk Kolasiński** — Stopnica (384), **Józef Lipień** — Mszana Dolna (313), **Józef Struś** — Sanok (347), **Stanisław Chachuła** — Tomaszów Mazowiecki (310), **Jerzy Lewastowski** — Stoczek Łuk. (328), **Stanisław Mierwiak** i **Michał Sobski** — Wężyska (329), **Jan Nić** — Stoczek Łuk. (333). Przyjęcia na szkolenie lotnicze w roku bieżącym zostały już zakończone. Musicie czekać do roku następnego.

Kol. **Franciszek Szmaj** — Kanie (348). Radzimy Wam zostać skoczkiem spadochronowym.

Kol. **Tadeusz Marcinek** — Grębów (367). Przypuszczamy, że wątpliwe dla Was sprawy zostały wyjaśnione na komisji kwalifikacyjnej.

Kol. **Jan Frankowski** — Bochnia (343). Od kandydata do OSWL wymagane jest wykształcenie minimum IX klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędne zawodowej oraz wiek — ukończony 18 rok życia. Bliższych informacji zasięgnijcie we właściwej Wojskowej Komendzie Rejonowej.

Kol. **Mieczysław Radochoński** — Bielsko (334). Sprawę przeniesienia Was do lotnictwa powinniście załatwić drogą służbową.

Kol. **Romuald Siepniak** — Bielawa (317). Przede wszystkim musicie ukończyć XI klas szkoły ogólnokształcącej, a potem starać się o przyjęcie na Politechnikę.

Kol. **Lech Modrzewski** — Płońsk (338). Wydziały Lotnicze znajdują się tylko przy Politechnikach Warszawskiej i Wrocławskiej.

Kol. **Zdzisław Jarmundowicz** — Szczekociny (302). W Waszej sprawie interweniujemy.

Kol. **Zenon Korpik** — Pniewy Szamotulskie (341) — pisze w swym liście do redakcji, że z początkiem roku szkolnego młodzież Zasadniczej Szkoły Metalowej w Pniewach rozpoczęła starania o zorganizowanie modelarni. Dyrektor Szkoły chętnie się zgodził, przydzielając modelarzom pokój do dyspozycji. Trudność w prowadzeniu modelarni polegała na tym, że nie było szaf do przechowywania narzędzi i materiałów. Widocznie dyrektorowi znudziły się ciągłe wyrzekania modelarzy na brak szaf i w rezultacie postanowił modelarnię zlikwidować. Zrobił to w tak błyskawicznym tempie, że modelarze ani się spostrzegli. Pewnego dnia po przekroczeniu progów szkoły ujrzeli oni na drzwiach modelarni duży napis: **„Biblioteka"**.

Obecnie modelarze chodzą zrozpaczeni, gdyż nie tylko nie uzyskali potrzebnych im szaf, ale pozbawiono ich również pokoju przeznaczonego na pracownię. Proszą więc Dyrekcję Szkoły, jeśli nie o oddanie lokalu, to przynajmniej o przydział szaf na narzędzia i materiały. Zajęcia natomiast, choć będzie to niezbyt wygodne, będą prowadzili we własnej klasie.

Do prośby modelarzy, w imieniu których wystąpił kol. Korpik, dołącza się również redakcja SiM-u. Mamy nadzieję, że Dyrekcja Szkoły doceni zapał młodzieży do pracy modelarskiej oraz korzyści jakie z niej wyniosą jako przyszli piloci i nie będzie robiła więcej trudności w prowadzeniu zajęć modelarskich.

Kol. **Milan Sestak** — Praha Branik, Ve Studenem 662 — Czechosłowacja — pragnie nawiązać korespondencje z modelarzem w wieku 15—16 lat. Czytelników, którzy chcieliby korespondować z czechosłowackim kolegą, kierujemy pod wyżej podany adres.

Kol. kol. **Andrzej Jakimiak** — Kołobrzeg (425), **Stefan Komowicz** — Zagańsk (365), **Jerzy Urbanek** — Czekanów (318), **Jerzy Caliński** — Leszno (395). Odpowiedź na Wasze pytania znajdziecie w zamieszczonym obok ogłoszeniu.

(J. s.)

Z MIESIĄCA PROPAGANDY PRASY LOTNICZEJ

Oto dalsze meldunki od Czytelników, którzy zawiadamiają nas o akcji werbunku nowych prenumeratorów:

Szczepan Pelikan — Chorzów 3, ul. Narutowicza 3 (internat) zdobył w styczniu br. 5 prenumeratorów SiM-u na I kwartał.

Ryszard Tomczewski — Włocławek, ul. Mickiewicza 6 (I Państwowa Szkoła Ogólnokształcąca im. „Ziemi Kujawskiej")) zdobył w styczniu br. 6 prenumeratorów na I kwartał.

Stanisław Leja — Żołynia Dolna, pow. Łańcut, (woj. Rzeszów) zdobył w styczniu br. 1 prenumeratora SiM-u.

Meldunki o przebiegu miesiąca propagandy prasy lotniczej napływają w dalszym ciągu do redakcji. Oto co pisze jeden z naszych korespondentów z Zawiercia:

„Na terenie Huty „Zawiercie" koło LL dotychczas nie istniało, a poza tym nikt nie zajmował się prenumeratą czasopism lotniczych, mimo, że spośród kilku setek pracującej tu młodzieży niejeden marzy o sporcie lotniczym. Dlatego też z okazji miesiąca popularyzacji prasy lotniczej postanowiłem zająć się sprawą prasy lotniczej oraz LL.

Pracę swoją rozpocząłem od pogadanki na temat: jaki cel ma miesiąc popularyzacji prasy lotniczej, co dają czasopisma lotnicze i do czego dążą. Okazało się, że w naszym zakładzie pracy jest wielu kolegów, których lotnictwo interesuje i którzy chętnie będą prenumerowali prasę lotniczą.

Na wyniki mojej akcji nie trzeba było długo czekać. Do dnia 15 stycznia br. zgłosiło się 11 prenumeratorów SiM-u oraz 25 „Skrzydlatej Polski". Uważam, że ilość ta, jak na tak duży zakład pracy, nie jest wystarczająca i zobowiązuję się do końca stycznia br. zwiększyć liczbę prenumeratorów do 45".

Adam Bogacki
Zawiercie

odpowiedzi INŻYNIERA

Kol. Antoni Dutko z Elbląga nadesłał do zaopiniowania projekt udoskonalenia łożyska kulkowego przez zaopatrzenie go w dwa wieńce kulek, rozłożone na dwóch różnych średnicach. Zapewnić to ma podniesienie trwałości łożyska i zabezpieczenie jego pracy także w wypadku zatarcia się jednego z wieńców.

Wasz pomysł jest dość interesujący, jednak wydaje się nam, iż nie ma szans realizacji, a to z przyczyn następujących:

1) jednym z najważniejszych wymagań, stawianych łożyskom tocznym jest ich mały gabaryt (kontur). Dąży się do tego, by stosunek średnicy zewnętrznej łożyska do jego średnicy czynnej (średnicy wałka) był jak najmniejszy. W proponowanym rozwiązaniu średnica zewnętrzna wypadnie niezwykle duża w porównaniu do średnicy wałka.

2) łożyska toczne we wszelkich mechanizmach przewidziane są do pracy w warunkach bardzo dobrego smarowania, wykluczającego możliwość zatarcia. Dawanie zatem łożyska z dwoma wieńcami tylko dlatego, że przewiduje się zatarcie jednego, jest niesłuszne.

3) sposób produkcji łożyska kulkowego według Waszej metody byłby bardzo kłopotliwy i kosztowny.

Nie peszcie się, Kolego, negatywną opinią pierwszego Waszego pomysłu, lecz pracujcie dalej. Chętnie będziemy opiniować dalsze nadesłane projekty. (138).

Co czytać?

ADAM ZIENTEK — „NA FALACH HALNIAKOWYCH". Wydawnictwo Ligi Lotniczej. Nakład 2.000 egz. Str. 111 + 1 nlb. Cena zł 10.

Najmłodsza gałąź szybownictwa wyczynowego — lot falowy — uzyskała wreszcie praktyczny podręcznik, który niewątpliwie stanowić będzie nieocenioną pomoc dla młodszych pilotów.

Książka Zientka składa się z pięciu rozdziałów. W pierwszym autor zajmuje się powstawaniem fal w powietrzu i wodzie i dokładnym omówieniem halniaka. Rozdział II — najbardziej zasadniczy, przynosi zasady latania na fali. Oto kilka tytułów z tej części: ABC holownika; Odczepienie; Wykorzystanie rotora; Przejście z rotora na falę; Przechodzenie z fali na falę. Dwa następne rozdziały mówią o falach halniakowych w Polsce i za granicą, a ostatni daje przegląd problemów, takich jak zimno czy choroba wysokościowa, które wynikają z falowych lotów wysokościowych.

Książka jest bogato zaopatrzona w wykresy i zdjęcia chmur falowych.

(j. f.)

*

B. Kudriawcew — Michał Łomonosow. Życie i działalność. Tłumaczył z języka rosyjskiego Alfred Liebfeld. str. 159. Cena zł 13.25.

Książka opowiada o życiu i pracy genialnego uczonego XVIII w, wiernego syna ludu rosyjskiego. Aleksander Puszkin pisał, że „łącząc niezwykłą siłę woli z niezwykłą siłą umysłu, Łomonosow ogarnął wszystkie gałęzie nauki. Pragnienie wiedzy było najsilniejszą pasją tej duszy tak pełnej namiętności. Historyk, rektor, chemik, mineralog, artysta i rymotwórca — Łomonosow wszystkiego doświadczył i wszystko zgłębił". Twórczość jego cechuje zdolność wyprzedzania swych czasów o całe dziesięciolecia i odwaga w odrzucaniu starych, niepotrzebnych już człowiekowi wartości.

POPRAWIAMY START MODELU

W artykule pt. „Start modelu z napędem gumowym" w nr. 8 SiM-u (str. 124) zakradły się następujące błędy: szpalta pierwsza, wiersz 16 od góry powinno być: **„Rys. 3 podaje..."**, a nie „Rys. 1 podaje". Szpalta druga, wiersz 1 od dołu powinno być: **„na rys. 3..."**, a nie „na rys. 2". Szpalta trzecia, wiersz 4 od góry powinno być: **„...przedstawia rys. 2"**, a nie „...przedstawia rys. 3".

W ODPOWIEDZI NA NASZĄ KRYTYKĘ

„W związku z notatką zamieszczoną w Nr. 46 z ub. r. Waszego pisma, Sekretariat Prezesa Centralnego Urzędu Wydawnictw wyjaśnia, że CUW zwrócił uwagę Wydawnictwu MON na zbyt wysokie ceny wydawnictw LL. Nie poprzestając na tym Centralny Urząd Wydawnictw zwołał konferencję w sprawie możliwości podniesienia nakładów tych wydawnictw i rozszerzenia kolportażu poprzez sieć organizacyjną LL. Spodziewać się należy, że sprawa obniżki cen na wydawnictwa LL znajdzie rozwiązanie w roku 1953.

Sekretariat CUW

*

W następnym numerze pisze Janusz Meissner

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Kierownik graficzny
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,18; rocznie — zł 23,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Format papieru 84 cm, rotograwiura, klasa VII, 65 gram, maszynopis otrzymano dnia 2.III.1953 r., wykonano 12.III.1953 r.
Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 1121/C 4-B-13799

Józef Stalin wśród pilotów wojskowych w czasie Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego. Fragment z obrazu A. Kruczinowa

